Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6850**

18. Wahlperiode 26.11.2015

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Julia Verlinden, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6628 –

Mögliche Störungen von Windkraftanlagen auf Drehfunkfeueranlagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Neuerrichtung oder das Repowering von Windenergieanlagen wird in vielen Teilen Deutschlands mit der Behauptung verhindert, Windenergieanlagen würden die Funktionstüchtigkeit von Flugsicherungsanlagen stören. Es gibt Schätzungen, dass hierdurch bisher 4 000 Megawatt Windenergieleistung nicht errichtet werden können. Nach Jahren der Diskussion und Auseinandersetzung hat das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) jedoch jüngst zugestimmt, dass Windenergieanlagen mit besonderer Steuerungstechnik auch in der Nähe von Militärflughäfen gebaut werden dürfen. Die Deutsche Flugsicherung (DFS), ein Privatunternehmen, das im Auftrag des Bundes die Flugsicherung durchführt, ist leider noch nicht so weit. So wird nach Kenntnis der Fragesteller regelmäßig im Radius von 15 km um Flugsicherungseinrichtungen die Errichtung neuer oder das Repowering alter Windenergieanlagen von der DFS verhindert, ohne den Nachweis zu führen, dass die Windenergieanlagen die Anlagen der Flugsicherung tatsächlich stören.

In der Wochenendausgabe der „Süddeutschen Zeitung“ (SZ) vom 5./6. September 2015 unter der Überschrift „Rotoren im Funkfeuer“ wurde erneut Kritik an den nicht nachvollziehbaren Prüfmethoden der DFS im Zusammenhang mit möglichen auftretenden Störwirkungen von Windkraftanlagen geübt.

Im Falle von Doppler-UKW-Drehfunkfeuer (DVOR) begründet die DFS ihre Ablehnung mit Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO). Nach Medienberichten und nach Informationen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat, entgegen der Behauptung des Bundesamt für Flugsicherung (BAF) in dem oben erwähnten Zeitungsartikel der „SZ“, die für die Fortschreibung und Modifizierung der international gültigen ICAO-Richtlinien zuständige ICAO-Arbeitsgruppe allerdings bereits beschlossen, den Untersuchungsradius für DVOR (nicht: den Ablehnungsradius) im Jahr 2015 auf 10 km zu verkleinern. Der Prüfradius war erst im Jahr 2009 von 3 km auf 15 km erhöht worden. Nachdem unsere europäischen Nachbarländer dazu übergehen, den Prüfradius wieder zurückzunehmen, hält die DFS an den 15 km fest.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 24. November 2015 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

In dem genannten Beitrag der „SZ“ wird das interne ICAO-Protokoll erwähnt. Von der DFS ist bekannt geworden, dass diese den Ausführungen des Protokolls nicht zustimmen könne, da sie befürchte, sonst die laufenden Gerichtsverfahren in Deutschland zu verlieren. Bei Gericht wird immer wieder festgehalten, dass es einen Gutachterstreit bei dieser Thematik gäbe und solange dieser nicht aufgelöst sei, würden die Richter den Ausführungen der staatlich beliehenen Gutachterin, der DFS, folgen. Das in dem „SZ“-Artikel zitierte interne Protokoll der ICAO-Arbeitsgruppe belegt hingegen, dass die Bewertungsmethode DFS international sehr umstritten ist (nicht-wissenschaftliche Methode). Dagegen wurde modernen Computersimulationen, wie sie von einigen wenigen unabhängigen und international anerkannten Gutachtern angewandt werden, „Verfügbarkeit, Ausgereiftheit, Zuverlässigkeit und Genauigkeit“ bescheinigt. Der Eindruck entsteht, dass mit dem Verweis auf einen vorgeblich ungelösten Gutachterstreit auf Zeit gespielt wird.

Laut anwesender Personen bei dem Gerichtsverfahren des OLG Lüneburg am 27. November 2014 (Az. 12 LC 30/12) hat ein Mitarbeiter der DFS im Rahmen der richterlichen Befragung geäußert, dass 100 Windkraftanlagen im Untersuchungsraum von 15 km um das DVOR keine genehmigungsrelevanten Störwirkungen verursachen und es sich bei jenem Prozess um die ca. 110. bis 112. Windkraftanlage handele. Nach Kenntnis der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wird aber schon bei einer weitaus geringeren Vorbelastung (weniger als 50 Anlagen im Prüfradius von 15 km) in Deutschland keine Genehmigung erteilt.

Ebenso hat an diesem Tag in Lüneburg ein Mitarbeiter des BAF auf eine Frage des Richters geantwortet, dass bei der Aufsichtsbehörde kein eigener Sachverstand zur Beurteilung von Störwirkungen von DVOR durch Windkraftanlagen vorhanden sei und man sich hierzu der Sachkunde der DFS bediene.

1. Wie geht in Deutschland das dem BAF vorgesetzt BMUJ damit um, dass entgegen der Behauptung des BAF in dem oben erwähnten Zeitungsartikel der „SZ“ die für die Fortschreibung und Modifizierung der international gültigen ICAO-Richtlinien zuständige ICAO-Arbeitsgruppe nach Informationen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bereits beschlossen hat, den Untersuchungsradius für DVOR in 2015 auf 10 km zu verkleinern?

Arbeitsgruppen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erarbeiten lediglich Vorschläge zur Änderung von ICAO-Dokumenten. Ein Beschluss bezüglich der Anlagenschutzbereiche (ICAO Eur Doc 015) wird in der Sitzung des entsprechenden Entscheidungsgremiums (European Air Navigation Planning Group (EANPG)) vom 23. November bis 26. November 2015 erwartet.

2. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zum Sachverhalt über den vom Mitarbeiter der DFS in der mündlichen Verhandlung am 27. November 2014 im Rahmen der richterlichen Befragung getätigten Äußerung, dass 100 Windkraftanlagen im Untersuchungsraum von 15 km um das DVOR keine genehmigungsrelevanten Störwirkungen verursachen, und dass es sich bei jenem Prozess um die etwa 110. bis 112. Windkraftanlage handele, in anderen Fällen aber schon bei Vorbelastungen von weniger als 50 Anlagen im Prüfradius keine Genehmigung erteilt wird, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) führt bezogen auf jeden Antragsvorgang eine Einzelfallanalyse durch. Hieraus ergeben sich für jede einzelne Flugsicherungseinrichtung und geplante Windenergieanlage unterschiedliche Ergebnisse.

3. Wer übt beim BAF die vom Gesetzgeber geforderte Kontrolle der vorgelegten Beurteilungen der DFS über die Störung von DVOR-Anlagen durch Windenergieanlagen aus?

Die interne Zuständigkeitsverteilung im Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) ist durch den Geschäftsverteilungsplan geregelt; zuständig ist der Bereich Anlagenschutz.

4. Ist der Bundesregierung das Gutachten „Gutachterliche Stellungnahme zur Bedeutung des Errichtungsverbots des § 18a des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) bei der Genehmigung von Windenergieanlagen“ von Battis/Mönch/Gröben bekannt, und teilt die Bundesregierung die darin geäußerte Auffassung, dass die DFS im Zusammenhang mit der Thematik eine Doppelfunktion ausübt, also zum einen Gutachten erstellt, auf deren Grundlage das BAF ohne weitere Prüfung der vorgelegten Plausibilitätsabschätzungen über die Genehmigungsfähigkeit von Windenergieanlagen entscheidet, und auf der anderen Seite für Betrieb und Wartung der untersuchten Richtfunkfeueranlagen zuständig ist und damit ein wirtschaftliches Interesse an der Entscheidung hat?

   Falls ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

   Falls nein, welche Auffassung vertritt die Bundesregierung?

Das Gutachten ist bekannt. Die von den Verfassern geäußerte und nicht belegte Auffassung hinsichtlich einer Doppelfunktion der DFS wird nicht geteilt.

Das BAF entscheidet nach § 18a des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) auf der Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, ob Flugsicherungseinrichtungen durch Bauwerke gestört werden können.

5. Wann wird die Bundesregierung die neuen Empfehlungen der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO und die anerkannten wissenschaftlichen Erkenntnisse umsetzen und in die Genehmigungsverfahren einfließen lassen?

Sobald neue ICAO-Empfehlungen vorliegen, wird das BAF alle Flugsicherungsorganisationen auffordern, diese anzuwenden.

6. Ist dem BMVJ die Methode der Computersimulationen bekannt, die im genannten ICAO-Protokoll als Stand der Technik und das richtige Mittel der Wahl bezeichnet wird, um präzise mögliche Abweichungen zu berechnen?

7. Was gedenkt das BMVJ zu unternehmen, um einen objektiven Abgleich der Prüfmethode der DFS mit der international anerkannten Methode der Computersimulation herbeizuführen?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die fachlichen Standards der ICAO geben kein bestimmtes Berechnungsverfahren vor.

8. In welchen europäischen Ländern wird nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem Zusammenhang mit solchen Computersimulationen gearbeitet?

Nach Kenntnis der DFS reichen die Methoden der ingenieurmäßigen Bewertung in anderen europäischen Ländern von der Anwendung einfacher geometrischer Betrachtungen über die Anwendung von Näherungsalgorithmen bis hin zu Nutzung komplexer numerischer 3D-Simulationen.

9. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung in unseren Nachbarländern aktuell der anzuhaltende Prüfradius, und welche Änderungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in diesen Ländern geplant?

Die meisten europäischen Staaten haben einen 15 km Prüfradius bei VOR/DVOR Anlagen. Planungen hinsichtlich Änderungen dieser Prüfradien sind derzeit nicht bekannt.

10. Verfügt die DFS nach Kenntnis der Bundesregierung über die in den Nachbarländern und auch von unabhängigen deutschen Gutachtern angewendete Software zur Ermittlung von Störbeiträgen, und falls nicht, bitte begründen?

Auf die Antworten zu den Fragen 7 und 8 wird verwiesen.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333